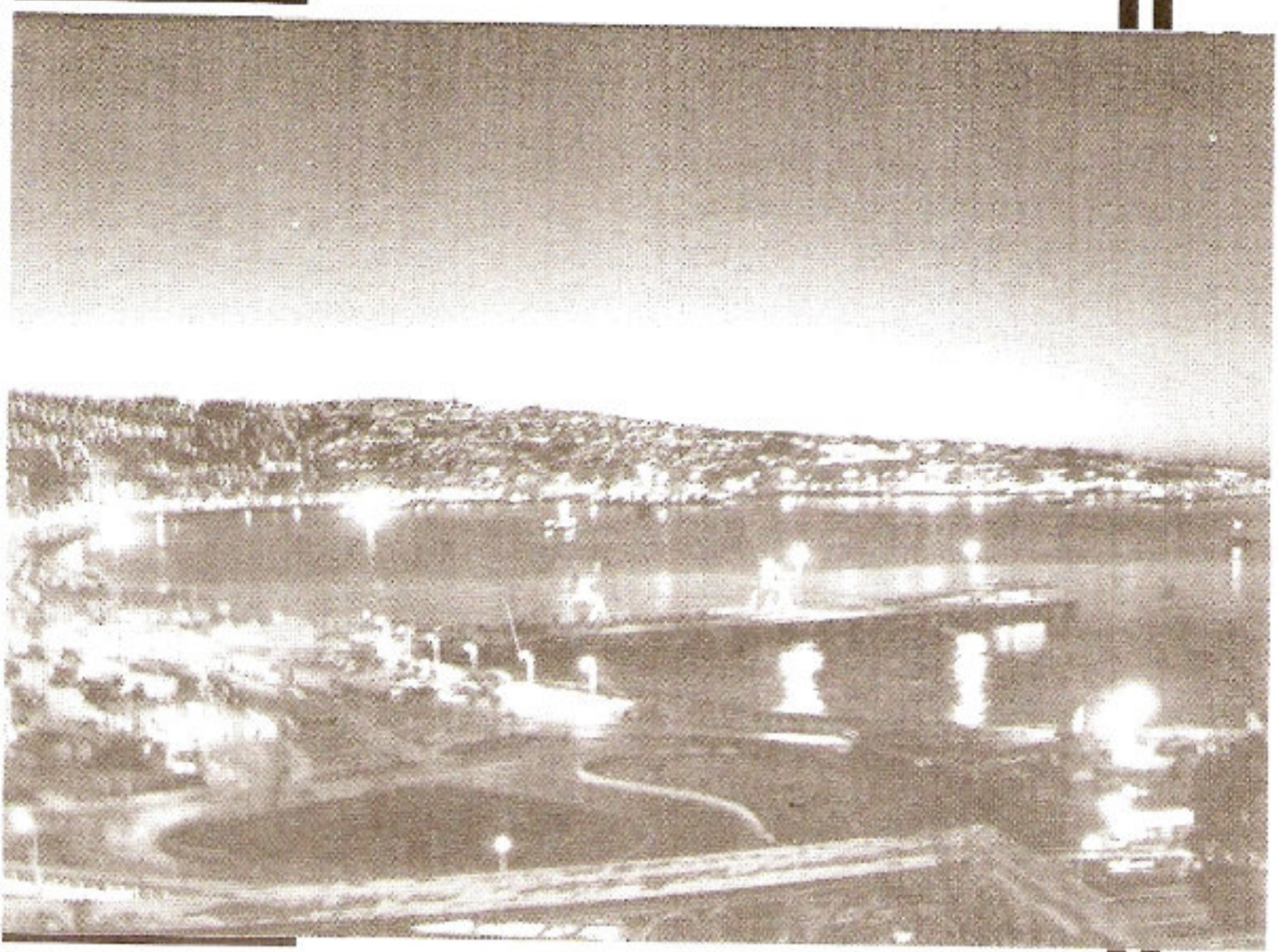
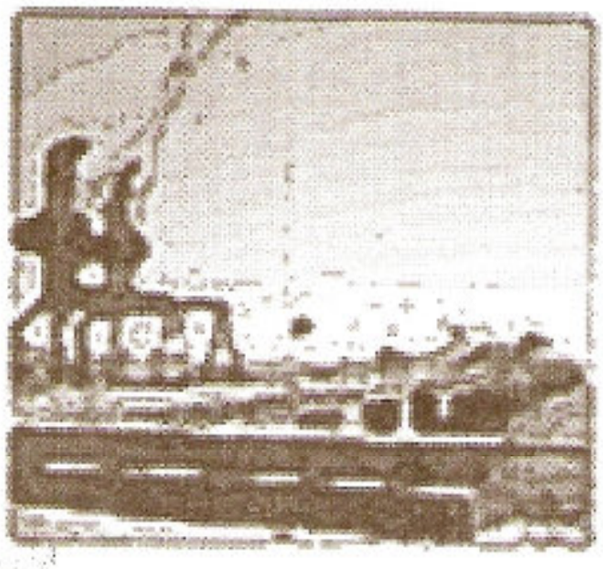


# Cuadernos de Educación

Volumen trimestral
Diciembre 2007, Año 2 N° 5

# Editorial



La llegada de la temporada estival parece traer asociada una modificación de nuestra manera de mirar a Valparaíso. Usualmente somos apurados habitantes, la ciudad se nos hace transparente en el trámite cotidiano, pero la luz del verano nos la devuelve como objeto... últimamente de consumo. La prisa del año laboral y la liviandad del turista son las formas de habitar más usuales, desplazando a un segundo plano el habitar crítico del presente que define en gran medida al sujeto ciudadano.

Hoy Valparaíso debe resolver varias cuestiones, pero lo primero es construir la posibilidad de que lo que se haga con la ciudad sea resuelto de manera democrática en un acto en que el pueblo ejercite su soberanía. Lo urgente es procurar que no sigan decidiendo por nosotros. Entre los problemas que se nos presentan podemos contar uno fundamental: el del modelo de gestión con que se quiere potenciar a Valparaíso, nos referimos al discurso "patrimonial". En él entran cuestiones que van desde la gestión de la memoria hasta el uso de terrenos que hasta aquí habían sido reservados a la industria portuaria. Es precisamente una redefinición de la ciudad la que se efectúa por lo patrimonial y que se dirige a hacer de Valparaíso una gran industria cultural, aunque de una definición bastante espuria. Es lo que podemos intuir de las acciones ya realizadas, de la falta de prolijidad para hacerse del pasado del puerto y de declaraciones de personeros de gobierno, como la que realizara Soledad Alvear hace poco más de un mes en una entrevista televisiva; allí Alvear se preguntaba sin pudor visible:

"¿Por qué Valparaíso no puede ser desde ahora como Miami?". Si es éste el referente que nuestras autoridades tienen en mente, lo peor está por venir.

La presente edición de nuestro boletín tiene carácter monográfico, está íntegramente abocado a tratar de desvelar la naturaleza de una de las líneas que conforman el presente de la ciudad: la extinción y precarización del trabajo portuario. El profesor Pablo Aravena nos entrega un texto que forma parte de los primeros apuntes para dar forma a un proyecto de largo aliento, como es el de hacer la historia de las modernizaciones del puerto de Valparaíso, centrándose en los últimos 50 años.

Esperamos que sea un aporte para la siempre ardua tarea de hacer entendible el presente, dado que nuestra acción sólo puede ser orientada en base a algún tipo de lectura de lo real.

## Claves para entrar al presente de Valparaíso

(por la historia)*

*Por Pablo Aravena Núñez*

En el mes de julio del año 2003 el denominado "casco histórico" de Valparaíso fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, lo que ha traído asociada una compulsión por la puesta en valor del pasado y el rescate de la "identidad", que en realidad data de las gestiones previas a dicho nombramiento, las cuales –no está demás decirlo– partieron de las autoridades políticas y no precisamente de la ciudadanía.

Los discursos sobre la identidad porteña (siempre en clave esencialista) han calzado dócilmente con el modelo de gestión impulsado: el turismo y el negocio de las mercancías culturales. En el proceso de producción de bienes culturales se cierran las significaciones múltiples de los espacios históricos, se separa a los objetos de su sentido social y se descontextualizan los modos de vida que por ahora subsisten en el seno de "lo patrimonial". El presente patrimonial de Valparaíso impone el consumo del pasado antes que su conocimiento.

De entre todos los bienes que circulan uno redobla la plusvalía de todos los otros: la réplica de la

bohemia porteña, el fetiche popular asociado al mundo del trabajo portuario. Se da así una particular paradoja: el objeto más deseado es el más ficticio de todos. La bohemia porteña requería como "infraestructura" del sistema de trabajo portuario, de la abundancia económica asociada a éste, de una cultura que entendía el tiempo libre como el copamiento de los espacios públicos y de una permanencia de los sujetos de experiencia en ciertos espacios, lo que constituía el "lugar" como categoría antropológica.

La actual oleada modernizadora del puerto ha acabado con las condiciones materiales de la cultura portuaria, pero a la vez impulsándola como el más valioso (y consumido) bien cultural. Pese a las apariencias la gestión patrimonial de Valparaíso, con su vaciamiento de sentido asociado, efectúa una eficiente censura de su pasado.

Hoy el pasado de Valparaíso es producido, ofertado y demandado. En realidad el pasado se ha vuelto una materia de consumo privilegiada en casi todos aquellos lugares en los que se han extinguido los motores industriales y comerciales que antaño animaban la economía y sostenían la sociedad.[1] Resulta que la denominada "gestión patrimonial" constituye la última estrategia modernizadora, pues convierte en mercancía todo aquello que aún se resistía.

Nuestro planteamiento general es que la actual modernización de Valparaíso marca el ingreso de la ciudad (y el país) de lleno en la lógica del capitalismo postindustrial; una forma de producción de riqueza en la cual el trabajo humano asalariado tiene cada vez menor cabida, en que adquiere protagonismo el campo de los servicios y el comercio de intangibles, y en el que debemos incluir entre los productos –aunque suene raro– las "sensaciones", "las experiencias" y las "aventuras".

Dos hechos configuran el acontecimiento que evidencia este giro: por una parte la explosión de la protesta portuaria que estalla en julio de 1999, denominada el "puertazo" y, por otra, la determinación por parte de las autoridades políticas de hacer de Valparaíso Patrimonio de la Humanidad (trámite que comienza en 1997). Ambos significaron el fin de la tradicional actividad económica y el viraje hacia un nuevo plan de desarrollo, ya no fundado en el trabajo, sino en el turismo, los servicios, el consumo y el negocio inmobiliario sobre terrenos que antes albergaban la actividad industrial y productiva, o sobre las zonas urbanas asociadas al habitar en un desaparecido mundo del trabajo.

Pero a las modernizaciones no les acompaña sólo el cambio, sino también la exclusión. Y a las modernizaciones de entrada en la postindustria, la exclusión de los antiguos sujetos del trabajo. En este sentido valga la descarnada visión de Zygmunt Bauman: "La producción de residuos humanos o,

Las organizaciones de trabajadores portuarios junto con los trabajadores del sector público aglutinados en la ANEF, convocaron a una movilización para el 14 de julio de 1999. Explicaron que el plan de movilizaciones ascendente culminaría el 17 de agosto con un paro nacional si el gobierno no encontraba una solución a los problemas previstonales. Este acontecimiento es conocido con el nombre de "el puertazo".

para ser más exactos, seres humanos residuales [...] es una consecuencia inevitable de la modernización y una compañera inseparable de la modernidad. Es un ineludible efecto secundario de la *construcción del orden* (cada orden asigna a ciertas partes de la población existente el papel de fuera de lugar, no aptas o indeseables) y del *progreso económico* (incapaz de proceder sin degradar y devaluar los modos de ganarse la vida antaño efectivos y que, por consiguiente, no puede sino privar de su sustento a quienes ejercen dichas ocupaciones)".[2]

En lo que sigue me propongo una síntesis de la genealogía del presente de Valparaíso. ¿Cómo desapareció el trabajo? ¿Qué intereses se abrieron paso? ¿Cuáles fueron las estrategias usadas? ¿A qué costo se realizaron los cambios

Para cierto número de habitantes de Valparaíso y sus alrededores este ejercicio no difiere mucho de lo que logran por vía de su memoria, de lo que recuerdan en las conversaciones del antiguo grupo de amigos del sindicato. Pero para una nueva generación, o para los "forasteros", es una cuestión de lleno desconocida.

* * *

Hasta 1981 los diez principales puertos de Chile, entre ellos Valparaíso, estaban administrados bajo un sistema unitario dirigido por EMPORCHI (Empresa Portuaria de Chile) fundada en 1960, la que gozaba de exclusividad en administración, manipulación, traslado y almacenaje de la carga, desde las naves hasta el recinto portuario y viceversa.

Con motivo de las reestructuraciones planeadas por el equipo económico de la Junta Militar, a partir de 1981 se dictaron e implementaron un conjunto de decretos leyes que tuvieron como objeto aminorar la fuerza de las organizaciones sindicales portuarias, restar ingerencia al Estado en la dirección y administración portuaria y abrir camino a la participación privada. Estos fueron: el Decreto Ley N° 18.032, publicado el 25 de septiembre de 1981 y el Decreto Ley N° 18.042, publicado el 15 de octubre del mismo año.[3]

La ley 18.032 fue la que pondría fin al sistema de *matrículas*, que desde 1966 garantizó la estabilidad y seguridad laboral portuarias. Este sistema significaba la propiedad del trabajo por parte del trabajador, una especie de capital distribuido por el sindicato. Al abolir el sistema de matrículas, se terminó con el control de los sindicatos sobre los puestos de trabajo, autorizando en su reemplazo "el ingreso de cualquier trabajador que reuniera las condiciones mínimas de idoneidad física para desempeñarse en los puertos tanto en faenas en tierra como de abordo".[4] Se sostuvo que esta ley respondía a la necesidad de eliminar el "monopolio" que ejercieron por muchos años los sindicatos portuarios sobre la mano de obra, así como los excesivos gastos en seguridad y beneficios.

El Decreto Ley N° 18.042 puso fin a la exclusividad de EMPORCHI sobre los puertos nacionales, y en su reemplazo creó un número de sociedades anónimas, cuyas adjudicaciones para hacerse cargo de las labores portuarias obedeció a una lógica vertical informal en favor de grupos proclives al régimen. Este nuevo modelo portuario estableció como principio la privatización de las funciones de porteo, como también de la infraestructura, la que si bien no se vendía, se entregaría en concesión, permitiendo así la licitación.

El primer decreto apuntó a mermar la fuerza de los sindicatos sobre materias de empleo, sueldo y negociaciones, a lo cual hay que sumar el Decreto Ley N° 2.756, que terminaba con los sindicatos por área de producción e implementaba los sindicatos por empresa, y que coadyuvado con la Ley N° 18.042, que privatizaba las faenas del puerto, dejaba al trabajador en desventaja frente a las nuevas dinámicas que regularían a partir de ese momento el mercado laboral.

En 1985 los sindicatos y confederaciones de trabajadores portuarios, iniciaron movilizaciones a nivel nacional. Debido a la magnitud de las acciones, el gobierno militar debió sentarse a dialogar con las organizaciones, las que a pesar del grado de violencia y amedrentamiento al que estuvieron expuestas a partir del Golpe de Estado de 1973, pusieron sobre la mesa un pliego de peticiones que consideró fundamentalmente la

inseguridad laboral, la estrepitosa caída de los sueldos y, sobretodo, la casi nula fiscalización del Ministerio del Trabajo sobre contratos y beneficios.

Durante el año 1986 el gobierno, en conjunto con las empresas, determinó crear las llamadas "Bolsas de Trabajo", sistema que consistió en la formación de una planta estable de trabajadores contratados, lo que dio cierta estabilidad laboral. Pero este sistema absorbió sólo un 40% de los trabajadores, dejando al resto sujeto a turnos eventuales que podían demandar las pequeñas y medianas empresas.

En 1988 las empresas de mayor movimiento de carga perfeccionaron el sistema de contratación, seleccionando trabajadores eventuales a los que se les hizo un contrato indefinido. El sistema funcionó, dándoles a los trabajadores cierta estabilidad laboral, lo que les facilitó la formación de sindicatos por empresa y les permitió acceder a negociaciones colectivas. Sin embargo, esta situación no se repitió en las empresas medianas y pequeñas que, sometidas a una fuerte competencia por ganar nuevas licitaciones, continuaron con el sistema de contratación de trabajadores eventuales por turno, trayendo nuevos trabajadores al sector. Esto provocó un exceso de mano de obra, de la cual se pudo disponer pagando bajos sueldos, sin contrato y sin derecho a negociación colectiva.

El conjunto de leyes dictadas entre 1973 y 1981 institucionalizaron un nuevo esquema laboral que permitió flexibilizar la mano de obra en cuanto a contratos y sueldos, más aún, liberó a los empleadores del pago de los beneficios sociales con que habían contado los trabajadores por muchos años.

El costo social en esta primera fase se hace evidente. Ya antes de la aplicación de las leyes, en 1975, se redujo en un 15% la mano de obra portuaria. Las causas fueron desde la reducción de personal hasta despidos por causas políticas. Pero no fue hasta 1981 cuando ocurrió una reducción ostensible de la mano de obra portuaria a nivel nacional, siendo el puerto de Valparaíso el más perjudicado: de 1400 trabajadores 700 fueron despedidos.[5] (Y de un total de beneficios sociales "que incrementaban los sueldos de los trabajadores en un 46%, hoy solo un pequeño porcentaje de los trabajadores con contrato permanente tiene beneficios adicionales que no superan el 16%")[6]

A pesar de que un porcentaje de los trabajadores fueron incorporados a un programa de jubilaciones anticipadas y otro tanto fue incorporado por las nuevas empresas portuarias privadas, la capacidad de absorción del sector privado no cumplió con las expectativas de bajar el porcentaje de desempleo, manteniéndose la precariedad debido al surgimiento de los trabajadores subempleados o eventuales.

El advenimiento de la democra-

cia y las nuevas condiciones políticas motivaron a los trabajadores portuarios a emprender una nueva etapa reivindicativa.

En 1991 el gobierno creó una comisión bipartita de empresarios y trabajadores encargada de elaborar un nueva legislación laboral que contempló un inédito sistema denominado "Convenios de Provisión de Puestos de Trabajo"[7], acuerdo que comprometió a las grandes empresas a reducir la eventualidad laboral, y crear un cuerpo estable de trabajadores legalmente contratados, por un determinado número de turnos. Pero nuevamente el proyecto no llegó a buen término. Si bien en diciembre de 1993 se aprobó la Ley 19.250 que incluyó algunas reformas, no se respetó el tema de los turnos, y en su defecto se fijó un sueldo mínimo muy reducido.

A estas modificaciones del acuerdo se agregó la ruptura del compromiso de extender el número de trabajadores con contrato permanente por parte de los empresarios.

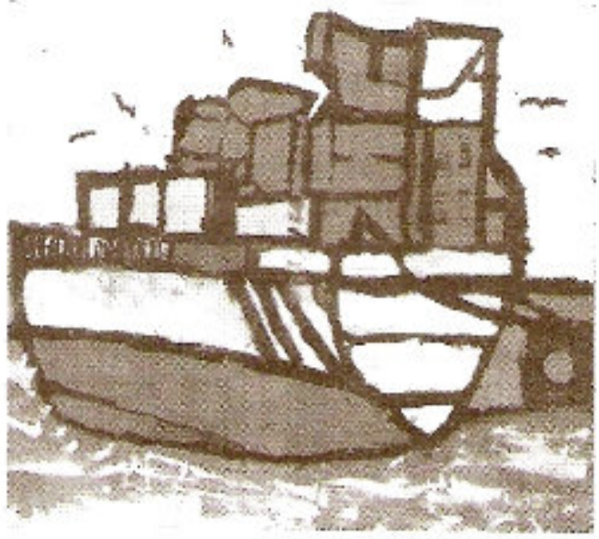
Hacia fines de siglo el gobierno de la concertación se enfrentó a un nuevo desafío. Sin perjuicio de las transformaciones anteriores, las reformas implementadas habían llevado a que el puerto de Valparaíso, y los demás, experimentaran un crecimiento en la productividad y en la eficiencia. Pero las reformas a la administración de los puertos no eran suficientes para responder satisfactoriamente a las exigencias del mercado internacional, por ende, había que aumentar la capacidad de las naves, disminuir los tiempos de transferencia, introducir tecnología de vanguardia, disminuir el tiempo en la manipulación y el traslado de la carga y abaratar los costos a los usuarios del puerto, todo esto para garantizar una mayor competitividad frente a los otros puertos del Pacifico Sur.

La CEPAL sugirió al respecto que era pertinente someter a los puertos de Latinoamérica a un acelerado proceso de modernización y elaborar una profunda reforma laboral, con el propósito de establecer un marco de legislación laboral que estuviera en función de los requerimientos del mercado.[8]

Ya en los años 80' un grupos de países de América Latina había iniciado un programa de reformas económicas. Precisamente Chile había iniciado tempranamente un proceso tal de reestructuración económica, que lo situó como uno de los países mejor adaptados a las nuevas exigencias de una economía globalizada, ya que su inclusión en el proceso fue anticipada, producto de la viabilidad con la que se llevó a cabo durante el gobierno militar, el que contó con todas las condiciones sociales y políticas que un contexto institucional autoritario puede otorgar.

En obediencia a las expectativas del mercado exterior, y continuando en la senda de las reformas a los servicios, el gobierno de la Concer-

tación fue el responsable de finiquitar la última fase de este proceso: consolidar la total participación de los privados, ejecutando la descentralización total de EMPORCHI por medio de la licitación pública para el otorgamiento de concesiones portuarias en un plazo de hasta 30 años.[9] Estas disposiciones quedaron sancionadas en la Ley N° 19.542 de 1997, que dictaminó la descentralización de EMPORCHI en diez empresas estatales autónomas que comenzaron a funcionar en 1998, y la licitación de los frentes de atraque de los principales puertos a partir de 1999.



Si bien es cierto que en términos económicos dicha ley buscó promover la eficiencia y productividad de los puertos chilenos, el tema laboral no tuvo solución. El nuevo programa de licitaciones obligó a las organizaciones de trabajadores portuarios a pronunciarse sobre el tema. Les preocupó el costo que deberían asumir debido a las licitaciones. Por lo demás, las nuevas empresas que administrarían sectores del puerto no garantizaban su estabilidad laboral. Llevaron al gobierno un conjunto de peticiones en las que figuraron: jubilaciones para quienes no se reintegrarían a las labores portuarias, reinserción laboral y contrataciones de personal.

Las pensiones que se entregarían a aquellos trabajadores incorporados al programa de jubilaciones anticipadas que ofrecía el gobierno, sufrieron una considerable devaluación en los años 80', debido a la obligatoriedad del sistema de AFP. El daño en las pensiones fue un tema que buscaron solucionar rápidamente, antes de iniciar la nueva etapa de privatización.

El alto porcentaje de cesantía que provocaría la licitación, más el problema previsional que afectó, además de los trabajadores portuarios de EMPORCHI, a los trabajadores del sector público, se transformó en un acontecimiento nacional. Las organizaciones de trabajadores portuarios junto con los trabajadores del sector público aglutinados en la ANEF, convocaron a una movilización para el 14 de julio de 1999. Explicaron que el plan de movilizaciones ascendente culminaría el 17 de agosto con un paro nacional si el gobierno no encontraba una solución a los problemas previsionales. Este acontecimiento es conocido con el nombre de "el puertazo".

Los trabajadores portuarios se movilizaron, comenzaron a paralizar los servicios, llegando a tomarse instalaciones de los tres más importantes puertos nacionales, entre

ellos Valparaíso. El impacto social que causó tan masiva movilización marcó un precedente para las futuras convocatorias, la presión y los daños materiales y comerciales obligaron al gobierno y a los empresarios a reanudar las conversaciones. Se acordó el tema de las jubilaciones y pensiones y se garantizó que las nuevas empresas contratarían a un mayor número de trabajadores.

Sin embargo, a pesar de haberse asignado una cantidad considerable de recursos en indemnizaciones y jubilaciones, muchas de ellas no se pagaron en su totalidad, habiendo todavía juicios pendientes. En cuanto a los considerables fondos que se destinaron para ello, su inversión no siempre fue óptima desde la perspectiva de la utilización que el trabajador le dio. Este último punto tiene relación con el tema de la reconversión laboral, es decir, mientras un grupo de trabajadores se convirtió en trabajadores independientes (dueño de un almacén o de un taxi colectivo), una parte importante de ellos no supo invertir sus fondos y otro tanto se quedó percibiendo una escuálida jubilación que alcanzaba malamente a cubrir las necesidades básicas.

Después de las conversaciones tripartitas (gobierno, empresarios y trabajadores), no se ha confeccionado una legislación laboral que regularice el trabajo en las empresas privadas, sino que se han modificado ciertos requerimientos para el desempeño laboral, como los dictados en el Decreto Supremo N° 90 del Ministerio de Trabajo del 24 de enero del 2.000,[10] tales como la seguridad al interior del recinto y el contar con un permiso que la Autoridad Marítima otorga una vez que las empresas de muellaje remiten a las oficinas del puerto una nómina de los trabajadores contratados y de los que realizan turno.

Decididamente, las relaciones laborales se sostienen en la exigua legislación que el gobierno ha dictado a partir de su régimen y la que se ha reformado, que proviene de los años 80'. A nivel cotidiano, tampoco es posible verificar que se hayan llevado a buen fin los cursos de perfeccionamiento y capacitación que el nuevo modelo impone a los trabajadores. Lo paradojal es que, si bien, como se sostiene, las relaciones laborales deben saltar del plano político al comercial, la responsabilidad sobre seguridad y estabilidad laborales y los sueldos, no pueden estar supeditados a los índices de productividad y competitividad que los puertos nacionales sean capaces de otorgar, "ello ha significado una menor protección en los mercados de bienes y del trabajo con el objeto de mejorar la eficiencia y otorgar mayor importancia a los mecanismos del mercado en la asignación de los recursos".[11]

Es indiscutible la supremacía actual del mercado, pero no menos efectiva es su incompetencia e inhabilidad para absorber problemas

sociales, tales como el aumento del desempleo y del trabajo informal. Existen "imperfecciones" que el mercado no puede corregir, (sobre sueldos, fuentes laborales y pensiones), las cuales no tienen una solución imaginable dentro de los actuales marcos institucionales, fruto del retroceso y jibarización del Estado.

y la infraestructura que el puerto posea, ya que de tales variables dependen la cantidad de usuarios que demanden sus servicios y el número de trabajadores que se contraten.

Pero, como planteamos al comienzo, en esta dirección el trabajo humano tiende a desaparecer y hasta ahora no parece haber una

actividad económica de reemplazo que equipare a la antigua actividad portuaria. La emigración puede ser una respuesta inmediata, pero emigrar ¿a dónde? Las nuevas actividades que se pretenden impulsar para levantar a Valparaíso (universidades, turismo, negocio inmobiliario) no sólo no dan abasto para la cantidad de cesantes y desocupados, sino que parecen no estar hechas para el porteño barrial (de cerro). El trabajo se elitiza, desplazando aún más abajo a los habitantes tradicionales del puerto.

En definitiva, la reestructuración de las relaciones laborales en la Empresa Portuaria Chilena facilitaron medidas , tendientes a elevar la productividad y competencia, lo que situó a Valparaíso entre los puertos de mejor rendimiento del Cono Sur, que, como contrapartida, engendró diversas consecuencias en la estructura del mercado laboral, en los sueldos, estabilidad y beneficios de los trabajadores portuarios. La mano de obra portuaria es la más expuesta a los vaivenes del mercado: su estabilidad depende de la productividad, la capacidad técnica

## Referencias

* Exposición oral realizada en la *Primera Asamblea Popular de Patrimonio y Cultura*, convocada por la Unidad Vecinal N° 79 y la Agrupación de Artes y Oficios del Cerro Cordillera de Valparaíso. Museo del Mar Lord Cochrane, Valparaíso, 30 de octubre de 2007. Este texto recoge las reflexiones realizadas en el marco del libro *Trabajo, memoria y experiencia. Fuentes para la historia de la modernización del puerto de Valparaíso*, Valparaíso, Fondart / Universidad Arcis Valparaíso / Centro de Estudios Interculturales y del Patrimonio de la Universidad de Valparaíso, 2006.

[1] Al respecto ver Dolors Vidal, "El consumo del pasado o el pasado como consumo", en periódico *La Vanguardia*, Barcelona, 04/05/2003.

[2] Bauman, Zygmunt, *Vidas desperdiciadas. La modernidad y sus parias*, Barcelona, Paidós Estado, p.16.

[3] En estricto rigor la disolución de EMPORCHI y la licitación de los puertos nacionales, se hizo efectiva en el año 1990. Probablemente la impracticabilidad de esta ley se debió a la desconfianza de un grupo de autoridades sobre la posibilidad de que se crearan monopolios o carteles que administraran el transporte de la carga.

[4] González Cartes, Claudio, *Mercado laboral y transformación portuaria en Chile: el caso de Valparaíso*, Programa global de formación en población y desarrollo sustentable, Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Sociales / Centro de Análisis de Políticas Públicas, Santiago, 1996.

[5] Ver al respecto: González Cartes, Claudio, *Op. Cit.*, p. 37.

[6] García Bernal, Rodrigo, *Op. Cit.*, p. 18.

[7] García Bernal, Rodrigo, *Op. Cit.*. p. 12

[8] "La reforma laboral y la participación privada en los puertos del sector público". Cuadernos de la CEPAL. Este trabajo fue preparado por la Unidad de Transporte de la División de Comercio Internacional. Naciones Unidas. Santiago, Agosto 1996.

[9] Vitale, María, "Modernización Portuaria: Un desafió para el Bicentenario", en: Revistamarina.cl//revista/2004/2/modernización%20portuaria/pdf.

[10] Vitale, María, *Op. Cit.*, p. 6.

[11] Infante, Ricardo, "América Latina y el Caribe. El desempeño laboral en los noventa", en: *Las reformas económicas y su impacto en el empleo y las relaciones laborales*. (Pedro Guglielmetti ed.) Universidad de Chile, Centro de Análisis de políticas Públicas / Ediciones LOM, Santiago, 1998, p.109.

Pato Madera

# En esta edición...

**Editorial** *Pág. 3*

**Claves para entrar al presente de Valparaíso** *Pág. 4*

**Referencias** *Pág. 13*

**Contacto:** cuadernosdeeducacion@gmail.com